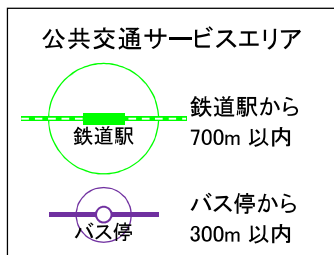
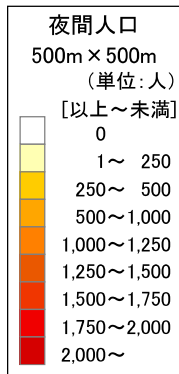
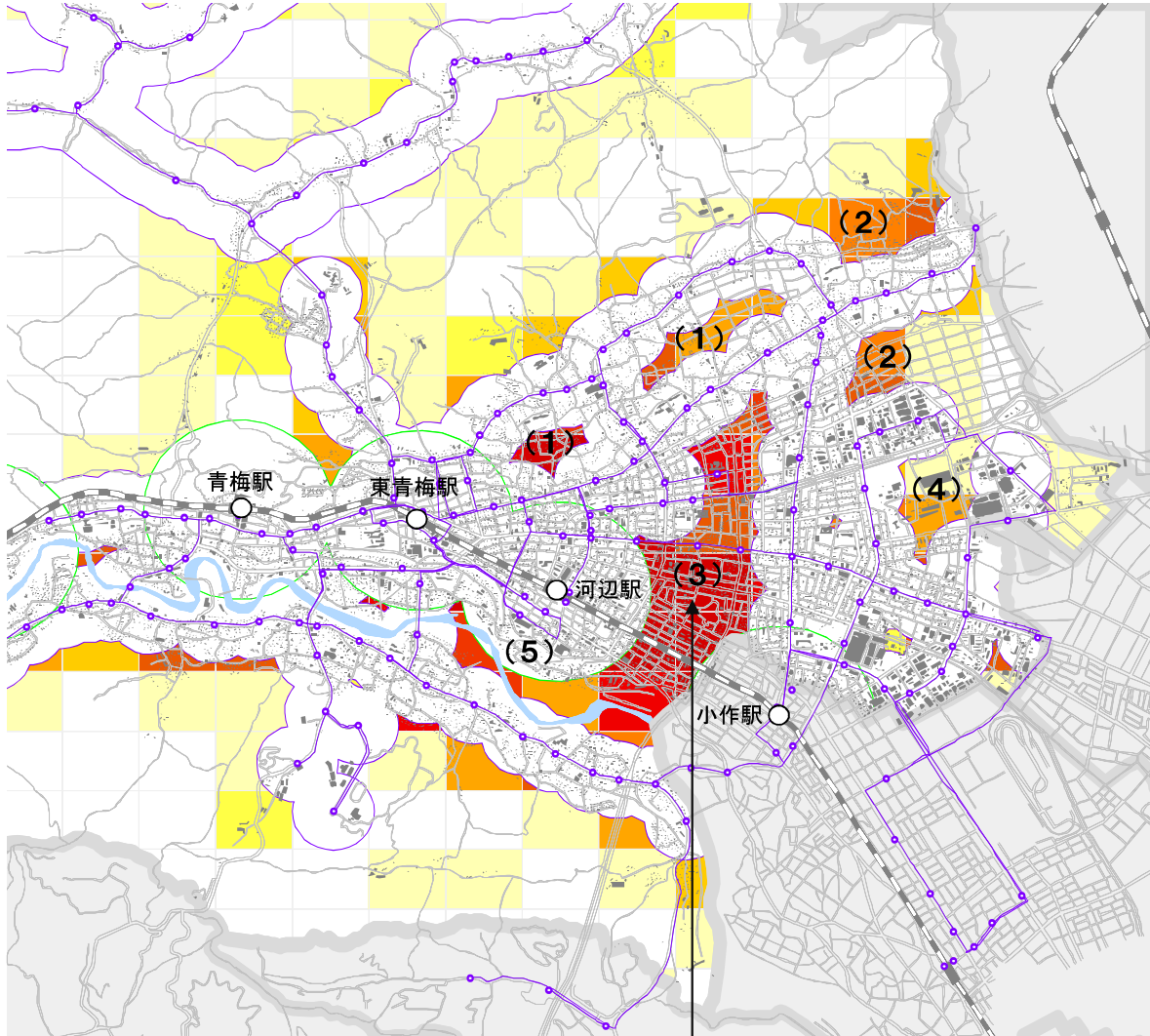


「方針B: 公共交通空白地域の改善」に基づく施策

B-1 市街地部の公共交通空白地域の解消



- 本地区は梅 70 と河 10・小 07・小 08 が運行されている。
- 梅 70 は本地区の最寄駅である河辺駅や小作駅に結節しておらず、公共交通の基本的考え方に適合していない。
- 河 10・小 07・小 08 は早朝深夜のみの運行で、日中は運行されていない。
- このため、本地区は公共交通不便地域と考えて、公共交通空白地域の検討対象に含めることとした。

図 7-9 サービス圏域による公共交通空白地域

## (1)大門地区・(2)今井地区

本地区は道路が狭小でバスの乗り入れは困難であるが、バス停からは少し離れた地区となっている。地形的には概ね平坦であることから、バス停までの徒歩アクセスを補完する手段として、自転車アクセス(サイクル&バスライドシステム)を検討する。

### 【検討方針】

- 鉄道駅に近い地域では、直接自転車で鉄道駅まで向かうことができるため、鉄道駅から離れた(1)(2)の地域を対象に検討する。
- サイクル&バスライドシステムのバス停は、最寄鉄道駅への迂回を小さくするため、公共交通空白地域と最寄鉄道駅を結ぶ方向において選定する。
- 駐輪施設は既存ストックの活用を考え、バス停近くの公共施設の利用を検討する。

### 【サイクル&バスライドの候補地(案)】

#### ①「今井市民センター前」バス停(西武バス:河辺駅北口・入間市駅)

- 今井市民センター(図書館・体育館)との連携を図る。
- 施設に付属する既存の駐輪場の活用が考えられるが、バス停から60m離れているため、可能であればバス停付近のスペースや駐車場の活用も考えられる。

#### ②「霞橋」バス停(都営バス:河辺駅北口・青梅駅、西東京バス:河辺駅北口・小作駅東口)

- 大門第2運動広場との連携を図る。
- 付属の駐輪施設がないことから、施設内に駐輪施設を設置する必要がある。

#### ③「今井三丁目」バス停(西東京バス:小作駅東口)

- 今井三丁目運動広場との連携を図る。
- 付属の駐輪施設がないことから、施設脇のスペースを活用するなどして、駐輪施設を設置する必要がある。

### 【運用上の留意点】

- 既存の駐輪施設を活用する場合は、施設利用者とバス利用者の必要台数を確保し、混乱が生じないように両利用者のすみわけが必要である。(場合によっては、バス利用者の事前登録制も考えられる)
- 駐輪施設とバス停が離れている場合、バス停の位置やバスの時刻表を駐輪施設に掲示するなど、バス停まで行かなくても情報が入手できるように配慮する。
- 当初はサイクル&バスライドを実験的に運用して、利用状況やアンケート(居住地、事前手段、利用頻度、評価、今後の意向等)により効果を計り、必要に応じて拡大を図る。

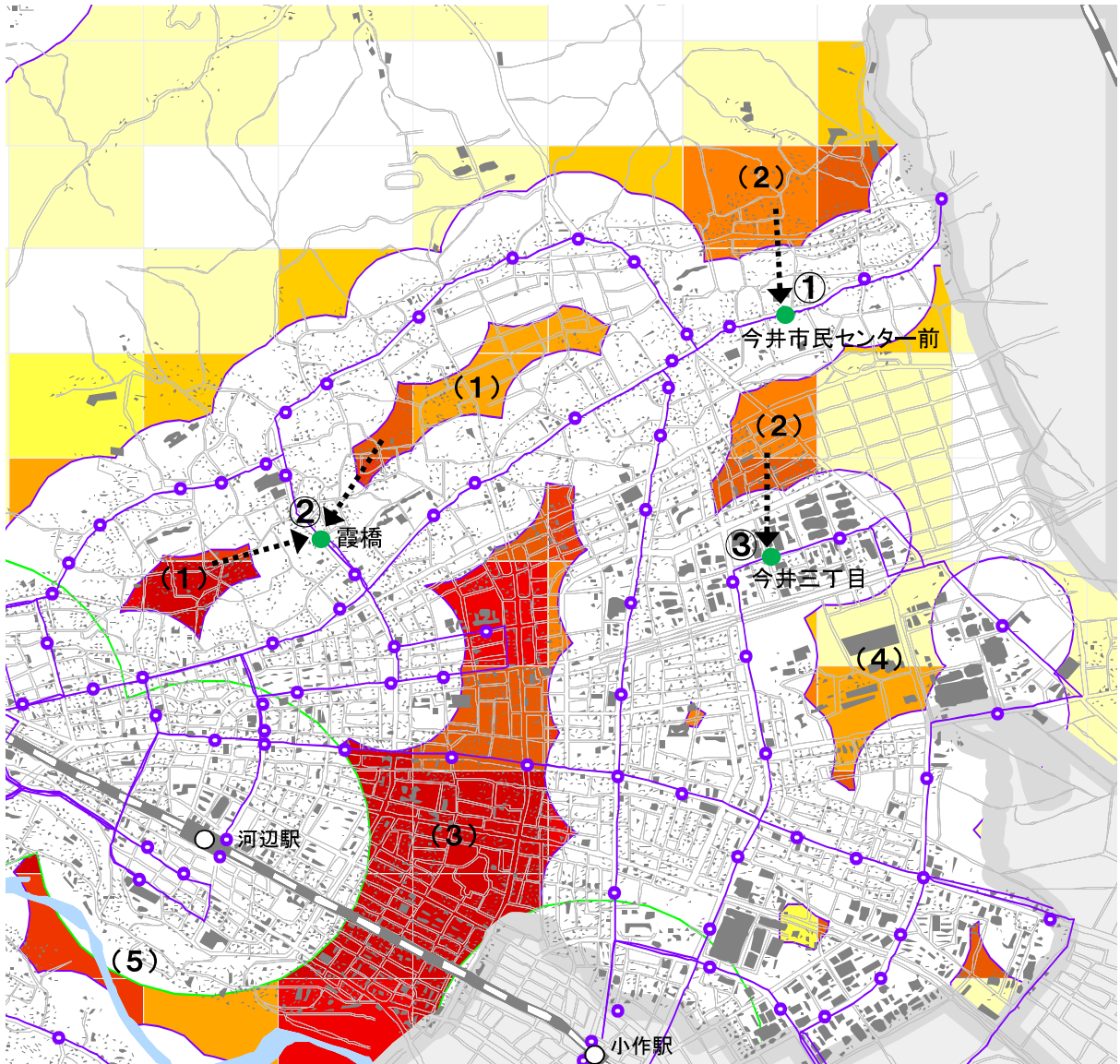


図 7-10 サイクル&バスライドの候補地

【駐輪施設のイメージ】

ワイヤーロックがかけられる固定柵や自転車ラックの設置



①「今井市民センター前」バス停



既存駐輪場(約 30 台)



駐車場(17 台)



「今井市民センター前」バス停

スペース



図 7-11 「今井市民センター前」バス停周辺図

②「霞橋」バス停



図 7-12 「霞橋」バス停周辺図

③「今井三丁目」バス停



駐輪場所として活用が考えられる施設脇のスペース(20 台程度)



「今井三丁目」バス停



図 7-13 「今井三丁目」バス停周辺図

### (3) 河辺地区

本地区は西東京バス河11(河辺駅北口～塩船観音入口～小作駅東口)に囲まれている地区で、市街地においては最も大きい公共交通空白地域となっている。空白地域の幅が500～600mあり、周辺のバスサービス圏と大きく重ならないことから、地域住民のニーズを踏まえながら新規路線による空白地域解消の検討を行い、新規路線の開設を促す。

#### 【検討項目】

- 運行経路やサービス形態
- 利用者数の想定

半径300m

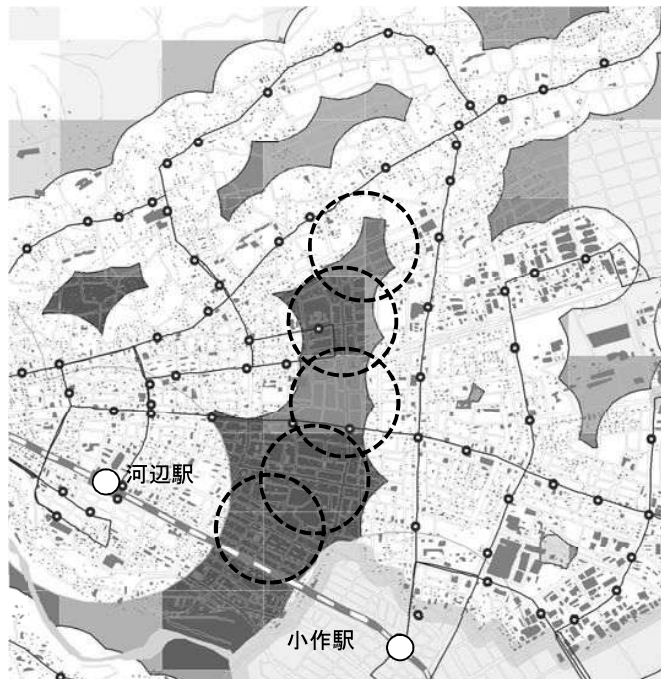
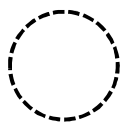


図 7-14 河辺地区空白地域

### (4) 新町地区

本地区は西東京バス小02(小作駅東口～三ツ原循環～小作駅東口)に囲まれている地区で、一部経路の変更により公共交通空白地域へ対応することが考えられることから、可能性の検討を行い、経路の変更を働きかける。

- 小02の物見塚→三ツ原工業会館は既存バス停がないため、経路変更とバス停新設のみで対応可能と考えられる。
- 市民アンケートでは少数ながら、自由意見の中でカインズホームへの利用希望がみられ、商業施設へのバス利用が増加すれば利用促進にもつながる。

#### 【検討項目】

- 道路幅員、その他安全上の制約



図 7-15 新町地区空白地域

## (5)河辺下地区

本地区は道路が狭小なことから、現状では車両制限令の制限(車幅 $\leq$ (車道幅員 $-0.5\text{m}$ )/2)によりバス路線が開設できない状況にあり、現在、河14の小型バス(車幅 $=2.08\text{m}$ )が乗り入れられるように、道路環境改善を検討しているところである。

今後、道路改良が思うように進展しない場合は、他の方策を検討していく必要がある。



図 7-16 河辺下地区空白地域



### (1) 本制度の適用の範囲

本制度を用いて、新たな交通\*を導入する場合の適用範囲は、次の通りである。

#### ① 地域住民による主体的な取り組みであること

地域公共交通は、これまでは交通事業者が独自にサービスを提供してきたものであるが、利用者の減少により事業者が単独で維持し続けることが難しくなっている。また、限りある財源の中、行政が赤字路線のすべてを維持し続けることも困難である。今後は、公共交通は「地域の財産」であるという意識のもとに、地域住民(バスを利用しない人も含めて)、行政、交通事業者で責任を分かち合いながら維持していく必要がある。

地域公共交通の検討は、地域の実情を最もよく知る地域住民が主体的に取り組むことにより、地域のニーズと合致した公共交通を導入できるとともに、自分たちの地域公共交通として守り育てていく意識や持続性が高まることが期待される。また、交通事業者等が提案する路線についても、導入計画時から地域住民を交えて検討していくことで意向が反映しやすくなり、地域公共交通を守り育てる気運が醸成され、交通事業者だけで取り組むより持続性が高くなることが期待される。

このため、関係する地域の住民を主体とする検討体制を構築し、専門的・技術的なことは行政や事業者、専門家等のサポートを受けながら、地域住民が主体的に取り組むことができることが、本制度の適用条件となる。

#### ② 生活交通の問題改善に寄与する地域

対象地域は青梅市全域であるが、その中でも公共交通空白地域(空間的)や不便地域(時間的)など、生活交通に関する問題が存在する地域で、地域公共交通の導入により、それらの問題が改善される地域を対象とする。

検討する地域公共交通は、広く地域住民のニーズを把握し、地域の誰もが利用できるものであることとし、地域公共交通の導入が、快適で利用しやすい交通環境の整備にとどまらず、地域全体の活性化が図られ、市民生活の向上に貢献するものであることとする。

#### ③ 既存の公共交通との競合回避

新たに公共交通を導入した結果、既存の公共交通の利用者を奪うことになると、既存路線の運営に影響を及ぼすことになるため、新規導入に当たっては既存路線との競合に十分配慮する必要がある。

このため、新規導入を検討する地域公共交通については、原則として既存の公共交通路線と競合しないことを適用範囲とする。

##### 【既存路線と競合しない例】

- 既存路線からある程度以上離れている
- 既存路線にアクセスする上で著しい高低差等の地形的制約がある
- 既存路線の運行時間帯と異なる
- 既存路線のサービス方向と異なる など

\*新たな交通：「本制度の適用範囲」を満たすものであれば、路線バス、乗合タクシー、自家用車など様々な交通システムを対象とする。

## (2)適用範囲とする交通システム

### ① 交通システムの種類

本制度の適用範囲とする交通システムとしては、以下のような交通システムがあり、また、その運営・運行方法には様々なバリエーションがあることより、地域のニーズや実情に適した交通システムを検討していく必要がある。

表 7-1 地域公共交通の種類

交通システム	運行主体	運賃	道路運送法 手続	運行形態	車両定員
路線バス	バス事業者	有料	第4条許可	定時定路線型	大型:70人前後 中型:50人前後 小型:30人前後
乗合タクシー	タクシー事業者	有料	第4条許可	定時定路線型 デマンド型	ワンボックス: 10人以下 セダン:5人以下
自家用車等	自治会等	無料	不要		

## (3)各主体の役割

本制度を活用して持続可能な地域交通を実現するためには、「行政」「市民」及び「事業者」が、計画⇒運営⇒運行の各段階において、それぞれの役割を担いながら、連携・協働していくことが重要である。

そのため、各主体の役割分担は、次のように考える。

### □ 行政

- ・住民が活動しやすい環境づくり
- ・安全運行や利用促進のための情報提供や技術的支援
- ・協議会や公共交通を持続していくための財政的な支援

### □ 住民

- ・地域住民の要望の確認
- ・地域住民による主体的な取り組み
- ・地域公共交通を自ら利用して行く取り組み

### □ 事業者

- ・安全第一と快適な交通サービスの提供
- ・地域住民との協力関係の構築
- ・住民ニーズに適応した交通サービスの改善

(4) 取り組み手順

地域公共交通の新規導入に取り組む標準的な手順として、以下の流れを考える。

概ねの  
タイムスケジュール

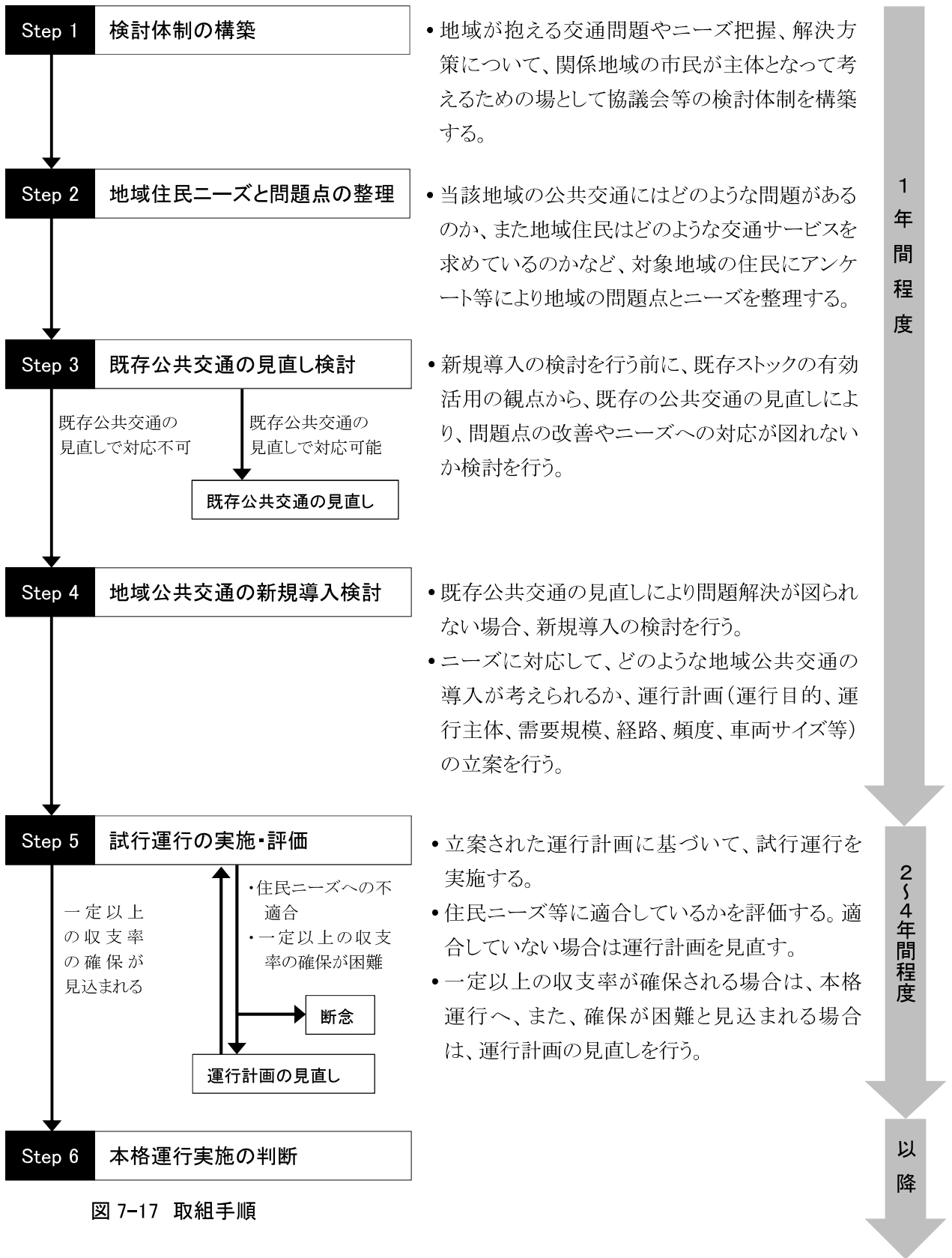


図 7-17 取組手順

## (5)各ステップの検討内容

各ステップの標準的な検討内容を以下に示す。これらの作業は、基本的には地域住民が中心となって行っていたり、必要に応じて行政や事業者が支援を行う。

### ① Step1: 検討体制の構築

地域が抱える公共交通の問題を検討していくために、地域住民が中心となって、地域住民、行政、事業者が連携・協働し検討していくための場としての協議会等を設置する。

協議会等の構成は、次のように考える。

#### 【協議会等の構成(案)】

- ・地域住民代表
- ・青梅市担当・関連部署
- ・交通事業者
- ・道路・交通管理者

また、必要に応じ以下のような者も考えられる。

- ・商業関係者
- ・学識経験者・専門家 等

### ② Step2: 地域住民ニーズと問題点の整理

地域の現在の地域公共交通のサービスレベルと住民ニーズを整理し、サービスレベルとニーズが適合しているかを確認して問題点を整理するため、以下の手順を進める。

#### 1) 地域住民ニーズの把握

地域住民のニーズを把握するためには、地域住民を対象としたアンケート調査やグループヒアリングなどを実施し、生活交通の状況(移動の起終点、移動の目的や時間帯、利用交通手段、利用頻度等)や地域交通に対するニーズ(目的地、時間帯、運賃等)を把握する。

#### 2) 地域交通の問題点の整理

現在の地域交通のサービス状況を整理し、把握された地域住民ニーズと対応することにより、地域交通の問題点を整理する。

### ③ Step3: 既存公共交通の見直し検討

既存の地域交通が地域のニーズに合致しない場合は、地域住民のニーズに合致するように、以下の手順で見直しする。

#### 1) 既存の地域交通の見直し案の検討

対象地域に既存の地域交通がある場合には、まず、当該交通が地域住民ニーズに適合するように、運行計画(ルート、ダイヤ、バス停、運賃等)を地域住民が中心となって見直す。

#### 2) 見直し案の協議

見直した運行計画案に関して事業者へ検討を依頼し、地域住民、行政、事業者の三者で検討し、問題等があればさらに運行計画の見直しを行う。

#### ④ Step4: 地域公共交通の新規導入検討

地域に既存の地域交通がない場合や、Step3で住民ニーズ等に合致する見直し案が作成できない場合には、新たな交通システムの新規導入について、以下の手順で検討する。

##### 1) 運行目的、運行方針の検討

地域住民ニーズを踏まえて、新規に導入する交通システムの運行目的・運行方針を検討する。

検討に際しては、生活交通の移動目的、移動時間帯、目的地など対象を絞り込んで検討することが必要となる。

##### 2) 新規導入交通システムの選択

上記の運行目的・運行方針を踏まえ、対象地域に適合する交通システムを検討する。

検討に際しては、次に示す各交通システムの特徴を考慮して、利便性、効率性の高い交通システムを選択することが必要である。

表 7-2 代表的な交通システムの特徴

	乗合バス (定時・定路線型)	乗合タクシー (定時・定路線型)	乗合タクシー (デマンド型)
事前予約の必要性	・事前の予約は必要なし		・事前の予約が必ず必要
ドア・トゥ・ドア性	・停留所まで出て行く必要がある		・乗降地点を細かく設定できる
地域のカバー性	・運行ルート沿線しかカバーできない		・乗降地点の設定によっては面的にカバーすることができる
速達性	・速達性は高い		・迂回することもあるため目的地までは時間が掛かる場合がある
定員	・小型バス等で運行するので乗れない場合はほとんどない	・セダンやワゴン車などで運行するので、乗れない場合が発生することもある	
乗り継ぎ性	・運行ルート沿線以外の目的地に行くためには、乗り継ぐ必要がある		・運行区域以外に行く場合は乗り継ぎが必要となる
定時性	・ダイヤどおりに運行するため定時性は高い		・利用者が多い場合、目的地への到着に時間がかかることが多い
運賃	・比較的安くできる		・3つの中で最も運賃は高くなる
初期導入費	・車両費、バス停設置費等		・左記に加えて、予約システムが必要となる場合がある
運行経費	・比較的高い	・比較的安い	
既存の公共交通機関への影響	・既存の公共交通機関への影響は少ない		・運行区域内ではバス・タクシーとの競合が高く、影響は大きい

### 3) 運行計画案の作成

選択した交通システムについて、運行主体・運行計画案を作成する。

運行主体の検討に際しては、地域内や近接した地域に、どのような種類の運行事業者が存在するのかを把握し、運行経費についても十分把握しておくことが重要である。

また、運行計画については、以下の項目について検討することが必要である。

- ・運行ルート、停留所の位置
- ・運行日数
- ・運行ダイヤ
- ・運行車両
- ・運賃、収受方法 等

なお、運行ルート、停留所位置については、道路幅員、道路形状等によって運行できない場合があるため、事業者等の専門家から技術的なアドバイスを受ける必要がある。

さらに、運行計画案の有用性、妥当性を評価するための目標を設定することも重要である。

### ⑤ Step5: 試行運行の実施・評価

導入交通運行計画案に基づき、検討した運行計画案の地域住民ニーズへの対応性や、地域交通システムの採算性などについて検証・評価するため、以下の手順等で試行運行を実施する。

また、新たな交通システムは、その利用者の定着まで時間を要することより、試行運行は2～4年間程度の間実施し、各年ごとに試行運行の評価を行い、問題点等を整理し運行計画を見直す。

なお、試行運行計画の中で利用者数や収支率の最低ラインを設定し、それを下回る場合は試行運行計画の大幅な見直しや中止もあり得る。

#### 1) 試行運行の実施

運行計画案に基づき、交通事業者等へ運行を委託し、試行運行を行う。また、試行運行に伴い、利用者や地域住民の意向・満足状況や利用状況などについて検証調査を実施する。

#### 2) 試行運行の評価

試行運行の実施結果について、地域住民ニーズへの対応性や、地域交通システムの採算性などについて評価する。

評価の視点としては、次のように考えられる。

- ・運行目的と利用特性の対応性
- ・運行システムの有用性
- ・地域住民ニーズへの対応性
- ・地域コミュニティ・まちづくり等への影響
- ・採算性 等

### ⑥ Step6: 本格運行実施の判断

試行運行の評価結果を受け、本格運行の実施を判断する。

本格運行に移行するための必要条件としては、効率性・公平性の視点からの評価を達成することが必要であり、後述するC-1の施策(路線バスの新たな公的支援制度)の継続運行路線と同様の収支率40%を達成することとする。

なお、特に公共交通がなければ自立した生活維持が困難となることが懸念される地域(人口密度が低く高齢化率が高い公共交通の採算確保が著しく困難と考えられる公共交通空白地域)の交通システムについては、上記の収支率を確保することは困難であり、シビルミニマムの観点から、地域特性に対応した方策(タクシー券配布等)を別途検討する。

## (6)費用負担




本制度の適用によって生じる費用負担については、以下のように考える。

表 7-3 費用負担の考え方

	協議会等の運営・開催	試行運行
既存路線の見直し	行政が費用を負担	既存路線運営の範囲内で対応いただく
新規導入	行政が費用を負担	行政または事業者が費用を負担

また、費用負担については、利用者や行政の他、地域の関係主体による費用負担や介護施設等が保有する車両の活用なども視野に入れて、あわせて可能性を検討する。

表 7-4 地域の関係主体による費用負担の事例

事例名	種類	事例の概要
坪沼乗合タクシー (仙台市) 	住民による会費	<ul style="list-style-type: none"> <li>運営主体は住民組織「坪沼乗合タクシー運営協議会」</li> <li>利用者は登録制。1世帯あたり年間1,500円の登録料を負担</li> <li>約200,000円を基金として積立(住民558名(132世帯)が登録)</li> <li>仙台市は坪沼乗合タクシー運営協議会に対して、乗合タクシーの運行欠損への補助を実施</li> </ul>
生活バスよっかいち (四日市市) 	企業や住民による協賛	<ul style="list-style-type: none"> <li>運営主体は地域住民が設立した「NPO法人生活バス四日市」</li> <li>運行経費は運賃収入(約10万円/月)、市の補助金(30万円/月)、沿線企業(スーパーや病院等)の協賛(約50万円/月)</li> <li>定期券は応援券と呼ばれ、1口で2枚配布、家族間で使い回し可</li> <li>応援券には「バス運行に対する地域住民による協賛」という意味があり、バスをあまり利用しなくても、購入することで資金面を支援</li> </ul>
江戸バス (中央区) 	企業や住民による協賛	<ul style="list-style-type: none"> <li>協賛額に応じて6コースのPRメニューを用意</li> <li>6コースは以下のメニューの組み合わせになっている(ラッピングバス、企業名を車体外に表示、バス停ネーミングライツ、企業名を車内液晶に表示、マップに企業名を表示、個人向け1か年定期券)</li> </ul>